



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Oliver Kumbartzky (FDP)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### **LNG-Versorgung in den schleswig-holsteinischen Häfen**

1. Welche Häfen in Schleswig-Holstein sind Bestandteil des TEN-V-Netzes und wann sollen diese verlässlich LNG als Kraftstoff zur Verfügung stellen?

Antwort:

Der Lübecker Hafen ist Bestandteil des TEN-V-Netzes und muss nach der Richtlinie 2014/94/EU bis zum 31.12.2025 eine hinreichende Versorgung mit LNG sicherstellen.

2. Wie sind die LNG-Bereitstellung und LNG-Bunker-Vorgänge derzeit in den schleswig-holsteinischen Häfen rechtlich und faktisch geregelt?

Antwort:

Die LNG- Bereitstellung bzw. -Bebunkerung kann in schleswig-holsteinischen Häfen derzeit über LKW erfolgen. Rechtlich existieren Zulassungsvorschriften für LNG-Straßenfahrzeuge. Für LNG-Bunkervorgänge erarbeitet die Welt-schifffahrtsorganisation IMO derzeit allgemeingültige Vorschriften, die im Entwurf vorliegen. Bislang ist die Bebungung von LNG mangels rechtlicher Vorgaben auf IMO-Ebene hinsichtlich der einzuhaltenden technischen Regula-rien grundsätzlich landesrechtlich verboten. Deshalb wären derzeit für Bun-kervorgänge Ausnahmegenehmigungen der Hafenbehörden erforderlich und möglich. Landseitige LNG-Tankanlagen sind genehmigungsbedürftige Anla-gen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz.

3. Wie schätzt die Landesregierung mit Bezug auf die derzeitige Vorschriftenlage beim Umgang mit LNG in den schleswig-holsteinischen Häfen den Verbesse-

rungs- und Handlungsbedarf ein, um die Markteinführung von LNG im Schiffs-, Güter- und Schwerlastverkehr zu erleichtern?

Antwort:

Sobald die IMO-Vorschriften erlassen worden sind, müssen landesrechtliche Vorschriften in geringem Umfange angepasst werden. Die Markteinführung und -durchdringung von LNG hängt nach Auffassung der Landesregierung maßgeblich von der Investitionsbereitschaft der Reeder, den Weltmarktpreisen für verschiedene Energieträger und den verfügbaren Versorgungskapazitäten ab.

Änderungsbedarf für Rechtsvorschriften im Bereich Güter- und Schwerlastverkehr sowie Gefahrgutrecht wird derzeit nicht gesehen.